Documents de bord (OPS 1.125)

CI (Certificat d'Immatriculation)

CDN (Certificat de Navigabilité)

CLN (Certificat de Limitation aux Nuisances)

Pour les avions à hélices (arrêté du 19/02/1987 relatif aux catégories d'aéronefs soumis à l'obligation des CLN)

- MMSD =< 5,7 T :
  - ⇒ dont la demande de CDN de type a été enregistrée le 01/01/1975 ou à une date ultérieure *(chap6 ou 10)*
  - ⇒ ou possédant un premier CDN individuel délivré après le 01/01/1980 *(chap6 ou 10)*
- MMSD > 5,7 T :
  - ⇒ dont le demande de CDN de type a été présentée avant le 06/10/1977 et dont le 1er CDN a été délivré après le 26/11/1981 exceptés les aéronefs cargo *(chap2)*
  - ⇒ dont la demande de CDN de type a été présentée à compter du 01/01/1985 *(chap3 ou 10)*
  - ⇒ dont la demande de CDN de type a été présentée à compter du 06/10/1977 et avant le 01/01/1985 *(chap5)*

Pour les réacteurs subsoniques :

Légende : CMASP = configuration maximale approuvée en sièges passagers ; MMSD = masse maximale certifiée au décollage (MTOW)

- Réacteurs subsoniques :
  Arrêté du 16/11/1990 relatif à l'exploitation des avions à réaction subsoniques en vue de limiter leurs émissions sonores.
  - ⇒ Les réacteurs subsoniques doivent détenir un CLN attestant la conformité au chapitre 2 ou au chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI
  - ⇒ Les réacteurs de MMSD >= 34 T ou CMASP > 19 immatriculés après le 01/11/1990 sur les registres de la CEE doivent être conformes au chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI
- Réacteurs subsoniques de MMSD >= 34 T et CMASP > 19 :
  Note DGAC DTA/SDE n° 1108 DG du 29/06/1995 relative au retrait progressif d'exploitation des avions bruyants : résumé de l'arrêté du 14/12/1993 pour le retrait progressif des avions bruyants ;
  ces avions utilisables sur le territoire métropolitain seulement s'ils remplissent une des conditions suivantes :
  - ⇒ être certifiés suivant les normes du chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI
  - ⇒ être certifiés suivant les normes du chapitre 2 de l'annexe 16 de l'OACI, sous réserve que 1er CDN individuel délivré depuis - de 25 ans
  - ⇒ avoir des moteurs dont le taux de dilution est supérieur ou égal à 2
  - ⇒ bénéficier d'une dérog. en état de validité, propre à l'avion et à la compagnie, dans les conditions prévues par l'arrêté du 14/12/1993

Copie du CTA (Certificat de Transporteur Aérien)

Un C.T.A. spécifie :
(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;
(b) la date de délivrance et la période de validité ;
(c) la description du type d'exploitation autorisé ;
(d) les types d'avion autorisés pour l'exploitation ;
(e) les marques d'immatriculation des avions autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'Autorité de l'immatriculation des avions exploités au titre de leur C.T.A. ;
(f) les zones d'exploitation autorisées ;
(g) les limitations spécifiques ;
(h) et les agréments et autorisations spécifiques telles que :
Cat. II/Cat. III (y compris les minima autorisés), MNPS, ETOPS, RNAV, RVSM, Transport de Marchandises Dangereuses.

Licence radio de l'avion

Copie du certificat d'assurance responsabilité au tiers

Documents de bord équipage (OPS 1.125(b) (c))

- **Pour chaque membre d'équipage de conduite :** licence d'équipage + qualifications nécessaires au vol.
- **Pour chaque membre d'équipage de cabine :** CSS + attest. d'aptitude physique et mentale du PNC + attest. d'aptitude professionnelle.

Manuels à transporter (OPS 1.130)

Manuel de vol / Manex / LME (Liste Minimale d'Équipements) (OPS 1.130)

- Les parties à jour du manuel d'exploitation (manex) relatives aux tâches de l'équipage à bord et facilement accessibles à l'équipage
- Le manuel de vol avion à jour à bord, sauf si l'Autorité a reconnu que le manex contient les informations pertinentes pour cet avion
- Le contenu du manex doit être conforme à l'appendice 1 de l'OPS 1.1045, et l structure détaillée acceptable pour l'Autorité.

Contenu du manex

A- Généralités/fondement (politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'avion)
B- Points relatifs à l'utilisation de l'avion (consignes et procédures d'exploitation liées à un type d'avion ; différences entre types et variantes)
C- Informations et consignes sur les routes et aérodromes (consignes relatives à la zone d'exploitation)
D- Formation et maintien des compétences (du personnel)

Dossier voyage (OPS 1.135, 1.300, 1.375, 1.625)

PLN exploitation (OPS 1.1060)

S'assurer que le plan de vol exploitation utilisé et les données consignées pendant le vol renferment les éléments suivants :

- immatriculation de l'avion ; type et variante de l'avion ;
- date du vol ; identification du vol ;
- noms des membres de l'équipage de conduite ; affectation des tâches aux membres de l'équipage de conduite ;
- lieu de départ ; heure de départ (heure bloc réelle, heure de décollage) ;
- lieu d'arrivée (prévu et effectif) ; heure d'arrivée (heure bloc et heure d'atterrissage réelle) ;
- type d'exploitation (ETOPS, VFR, vol de convoyage, etc.) ;
- route et segments de route avec les points de report ou les points de cheminement, distances, temps et routes ;
- vitesse de croisière et durée de vol prévues entre les points de report ou les points de cheminement.
- Heures estimées et réelles de survol ; altitudes de sécurité et niveaux de vol minimums ; altitudes et niveaux de vols prévus ;
- calculs carburant (relevés carburant en vol) ; carburant à bord lors de la mise en route des moteurs ;
- dégagements et, selon le cas, déroutement au décollage et en route ;
- clairance initiale du plan de vol circulation aérienne et reclairances ultérieures ; calculs de replanification en vol ;
- informations météorologiques pertinentes.

Les éléments déjà disponibles dans d'autres documents ou sources acceptables ou sans objet pour le type d'exploitation peuvent être omis.
PLN exploitation et son utilisation décrits dans le manex + inscriptions sur le PLN exploitation en temps réel et de manière irréversible.

CRM (OPS 1.915)

- Le compte-rendu matériel (C.R.M.) doit être utilisé contient afin de garantir la continuité de la sécurité des vols.
- Il contient les données relatives à chaque vol et notamment :
  - ⇒ APRS (Approbation Pour Remise en Service) : certificat par un organisme pour l'entretien effectué sur l'aéronef ou un élément d'aéronef
  - ⇒ Attestation d'entretien : indique l'état d'entretien de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus
  - ⇒ LTR (Liste des travaux reportés) : contient la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion
  - ⇒ Assistance à l'entretien
  - ⇒ Actions correctives

Autres documents

- PLN CA : données du plan de vol de la circulation aérienne déposé, afin de permettre la mise en oeuvre des services d'alerte si nécessaire
- Documentation de briefing NOTAM / AIS appropriée
- Dossier MTO
- Devis de masse et centrage : le document comprend les noms des personnes chargées de préparer la documentation de masse et centrage, de superviser le chargement de l'avion (contresignature), et la contresignature du CDB qui vaut acceptation du document.
- Bilan / suivi carburant : Le carburant est contrôlé à intervalles réguliers et son suivi fait l'objet d'un compte rendu.
- NOTOC / Notification de passagers spéciaux (si requis) :
  - notification des catégories spéciales de passagers tels que personnel de sûreté, personnes expulsées ou en état d'arrestation
  - notification des chargements spéciaux, marchandises dangereuses incluses, y compris les renseignements écrits fournis au CDB
- Manifeste marchandises, manifeste passagers, etc. : si cette documentation est exigée par États concernés par ce vol
  - article D. 321-1 : Il est dressé un manifeste contenant l'indication et la nature des marchandises transportées (avec duplicata à bord)
  - article R.322-1 : Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef

Documents conservés au sol

Informations conservées au sol (OPS 1.140)

Doivent rester au sol pendant toute la durée du vol :

- Une copie du plan de vol exploitation
- Une copie du CRM
- Les NOTAM sur la route exploitée
- La documentation de masse et centrage
- La notification de chargements spéciaux

Manuels et carnets

- Manuel de vol approuvé (OPS 1.1050) : doit être conservé au sol à jour par l'exploitant pour chaque avion.
- Carnet de route (OPS 1.1055) : enregistrement de chaque vol en temps réel (sauf dérogation) et de manière irréversible :
  immatriculation de l'avion ; date ; noms des membres de l'équipage ; fonctions des membres d'équipage ;
  lieu de départ ; lieu d'arrivée ; heure de départ (heure bloc) ; heure d'arrivée (heure bloc) ; heures de vol ; nature du vol ;
  incidents, observations (le cas échéant) ; et signature (ou équivalent) du CDB

Documents d'entretien

- Les trois documents approuvés par l'Autorité et concernant l'entretien sont :
  - ⇒ MME : manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant
  - ⇒ Manuel d'entretien de l'exploitant (un par type d'avion)
  - ⇒ CRM (compte-rendu matériel de l'exploitant)
- Remarque sur l'entretien :
  uniquement dans un cadre agréé JAR145 avec un système d'entretien approuvé et un système qualité mis en place par l'exploitant.